

VÁC KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONZORCIUM

1031 Budapest, Nimród utca 7.

HAVI JELENTÉS 1.

Tárgy: Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése Vác Város helyi közforgalmú közlekedési rendszerének fejlesztésére

Időszak: 2013.11.10-ig

2013. november 10-ig elvégzésre került feladatok:

A konzorcium közreműködött az Önkormányzat felé történő adatszolgáltatási igény összeállításában, az alábbiak szerint a döntés-előkészítő, valamint részletes megvalósíthatósági tanulmány gazdasági-társadalmi háttérelmzéseivel, illetve az elkészítendő költség-haszonhoz kapcsolódóan (lásd Melléklet):

- A 2013.10.15-én az Önkormányzat részéről átadott anyagok, adatszolgáltatás áttekintése, a kapott adatokkal kapcsolatosan felmerülő kérdések összegyűjtése.
- A környezetvédelmi munkarészekkel kapcsolatos kérdések tisztázása, javaslatok összeállítása.
- Az I. mérföldkő ütemtervének összeállítása.
- a felvételek előkészítése

2013. novemberben elvégzésre kerülő feladatok:

A. feladat a döntés-előkészítő, valamint a részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítéséhez szükséges közlekedés-forgalmi modell statisztikai adatigényének előállítása, az alábbiak szerint, az alábbi módszertan mentén:

1. Forgalmi körzetek meghatározásában, véglegesítésében való közreműködés a választókörzetek és szavazókörök lehatárolásán alapulva
2. Városra - forgalmi körzetekre vonatkozó esetleges további Önkormányzati adatszolgáltatás megkérése (adatszolgáltatás határideje: 2013.11.11.)
3. A forgalmi körzetszintű statisztikai (statisztikai, demográfiai, városszerkezeti-, fejlesztési stb.) alapadatok előállításához szükséges kiinduló adatbázis létrehozása a KSH felé történő adatszolgáltatás megrendelésével (2013.11.18.)
4. Az Önkormányzattól, illetve a KSH-tól rendelkezésre álló adatok feldolgozása
5. A forgalmi körzetek személyes bejárása, elemzése (2013.11.18.)
6. A forgalmi előrebecsléshez szükséges önkormányzati szakmai és városvezetői egyeztetések lefolytatása (2013.11.25.)

VÁC KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONZORCIUM

1031 Budapest, Nimród utca 7.

~~7. Az előbecslések adatainak elkészítése (2013.12.02.)~~

8. felvételek elvégzése (közúti számlálás)
9. közösségi közlekedési számlálás és kikérdezés,
10. parkolásfelvétel.

MELLÉKLET**1.1 A forgalmi modell felépítését támogató statisztikai alapadatok előállításának módszertana**

A forgalmi modell bemenő adatainak egyik forrása – az elvégzett adatfelvételek által szolgáltatott adatokon túlmenően – a modellterületet, jelen esetben Miskolc közigazgatási határát lefedő belterületi és külterületi forgalmi körzetek, továbbá a munkahelyi és iskolai célú ingázás szempontjából érintett elővárosi/agglomerációs forgalmi körzetek vonatkozásában meghatározott statisztikai alapadatok előállítása. Ezen adatok előállítása adatszolgáltatási folyamat eredményeként a jelenlegi bázisértékek meghatározásával, majd ezt követően a vizsgálati munkarész során azok jövőbeni értékeinek előbecslésével történik. Azonban a megfelelő – elsősorban a lakosság szám alakulását érintő prognózis során törekedni kell arra, hogy ne csak a jelenleg ismert jövőbeni fejlesztési elképzelésekre alapozva történjen meg az egyes prompt adatok továbbvezetése, hanem lehetőség szerint bizonyos adatok esetében azok múltbéli idősorainak megismerése is erősítse ezt a folyamatot.

A modellépítést támogató statisztikai adatok az alábbi adatállományból épülhetnek fel:

- A **lakosság szám-, kormegoszlás-adatok** múltbéli alakulásának, jelenlegi bázisértékének, illetve azok jövőbeni, a modellezés időtávjainak ismeretében előbecsült értékeinek meghatározása.
- A jelenlegi **forgalomvonzó létesítmények** összegyűjtése önkormányzati, illetve KSH adatszolgáltatásra alapozva: az önkormányzati vagy állami, illetve egyházi és egyéb (pl. alapítványi) fenntartású *óvodai, általános és középiskolai intézmények* férőhelykapacitásainak és létszámadatainak forgalmi körzetenkénti meghatározása. Továbbá a jelenlegi, valamint a fejlesztési szándékok ismeretében tervezett *kereskedelmi létesítmények, ipari parkok* körzetszintű – lehetőség szerint körzettípus szintű – adott esetben paraméterezett (alapterület, foglalkoztatotti létszám, stb.) megjelenítésével (pl. Excel és térképes formában).
- A modell bemenő adatai továbbá kiegészülhetnek városi és körzetszintű – lehetőség szerint körzettípus szintű – **motorizációs, foglalkoztatási, aktivitási** bázisadatokkal és azok a modell időtávjaira meghatározott előbecsléseivel a múltbéli trendek feltérképezését felhasználva.

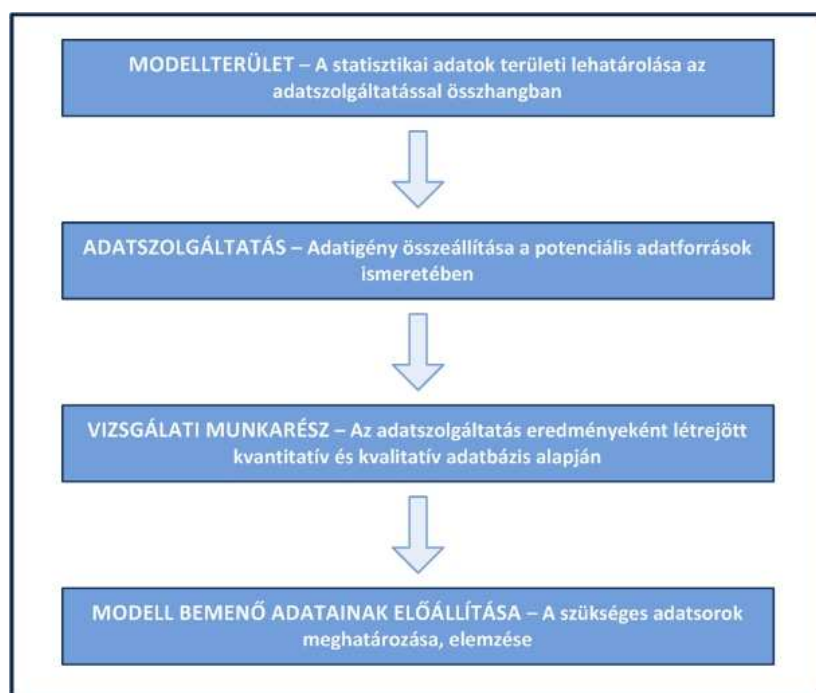
VÁC KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONZORCIUM

1031 Budapest, Nimród utca 7.

A közlekedési igények jelenlegi és jövőbeni alakulását befolyásoló statisztikai alapadatok bázis- és előrebecsült értékei az elvégzett közlekedési adatfelvételek, elsősorban az elvégzendő

háztartásfelvétel eredményeivel kiegészülve, a készülő forgalmi modell komplexitását és megbízhatóságát szolgálják.

Az alábbiakban az 1. ábra szerinti módszertan részletes ismertetésére kerül sor.



1. ábra: Az előrebecslés módszertanának sematikus ábrája

1.2 A forgalmi modell körzetlehatárolásának, valamint az adatszolgáltatás összhangja

A közlekedési igényeket alakító tényezők feltérképezésében, valamint azok számszerűsített múltbéli, jelenlegi és jövőbeni értékeinek meghatározásában a forgalmi modellépítés területi modelljének körzetbeosztása az előrebecslési folyamat kimenetelét, pontosságát és eredményességét nagymértékben befolyásolja. Ezért kiemelten fontos a területi modellben alkalmazott körzetfelosztás és a területi alapon kinyerhető adatok összhangjának megteremtése, oly módon, hogy a körzetkialakítások megfeleltethetőek legyenek valamilyen már létező statisztikai lehatárolással. Azaz

VÁC KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONZORCIUM

1031 Budapest, Nimród utca 7.

~~a forgalmi körzetek amennyire csak megengedhető igazodjanak meglévő területi egységekhez, ilyenek pl. a települések integrált városfejlesztési stratégiájában szereplő városrészi lehatárolások,~~

vagy a népszegnyilvántartó által használt választóközvet-lehatárolások, mint az adatszolgáltatás területi alapegységei. A statisztikai adatok előállításában fontos szempont továbbá, hogy a területi modell által használt körzetekből a megfelelő ismérvek alapján körzettípusok előállítására kerülhessen sor. Melyet az indokol, hogy egyes statisztikai adatok (pl. motorizáció, aktivitás) esetében a területi dinamikák megjelenítésére a körzettípusonkénti elemzés, tipizálás (pl. lakótelepi körzetkategoría, családi házas körzetkategoría, stb.) alkalmasabb, illetve a jövőbeni folyamatok szempontjából szemléletesebb, mintha nagy elem számú körzetekre történne meg a bázis-, ill. a prognosztizált adatok előállítása.

A területi modell minden egyes forgalmi körzetének utcahatáros definiálását követően határozható meg a szükséges adatigény területi bontásban.

1.3 Vizsgálati rész

Az előbecslés két alapvető, egymás kiegészítésére szolgáló kutatási módszerből áll; mely során a már említett bázis előállításához a rendelkezésre álló **mennyiségi információk, adatok**, illetve a városfejlesztés szempontjából érintett szereplőkkel folytatott interjúk és a város egészét magában foglaló forgalmi körzetek helyszíni bejárása útján előállt, empirikus, **minőségi információk** feltérképezésére kerül sor a gyakorlatban működő folyamatok megismerése révén, mely a körzetenkénti előrejelzések alapjául szolgál.

A vizsgálati rész során az előbbiekben részletezett adatszolgáltatás eredményeként összvárosi szinten és forgalmi körzetenként rendelkezésre álló kvantitatív adatbázis rendszerezésére, feldolgozására kerül sor. Amennyiben a rendelkezésre álló adatok címlista alapján – „ömlesztve” – kerültek leválogatásra, úgy elsőként az adatok körzetekhez való rendelésére van szükség a kiinduló értékek véglegesítése érdekében.

A mennyiségi adatok begyűjtésével párhuzamosan elindítható a prognózis empirikus alapokon nyugvó megalapozása. A **minőségi információk** megszerzése számos interjú lebonyolítását igényli; a gazdaságfejlesztésért és városfejlesztésért felelős alpolgármesterekkel, a városi önkormányzat közlekedés-, ingatlan- és városfejlesztésben érintett (mindenekelőtt a városi főépítéssel) munkatársaival. A forgalmi körzeteket érintő demográfiai, foglalkoztatási, motorizációs folyamatokra vonatkozó prognózisok elkészítése érdekében nélkülözhetetlen azon jelenleg irányadó szándékok, elképzelések megismerése, melyek befolyásolhatják a jövőbeni mozgásokat. Ennek megfelelően a releváns és pontos mennyiségi adatok megléte mellett ugyanolyan jelentős szereppel bír annak vizsgálata, hogy pl. mely területeken szándékozik a város növelni a beépítési intenzitást, mely területeket szeretné funkcióváltással áthangsúlyozni, melyek a város kereskedelmi, illetve

VÁC KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONZORCIUM

1031 Budapest, Nimród utca 7.

~~lakófejlesztéssel érintett potenciális (tartalék)területei, melyek azok a városrészek, melyek tekintetében presztízsnövekedés várható, stb.~~

Az érintett szereplőkkel folytatott egyeztetések, interjúk mellett a forgalmi körzetek személyes bejárása, a tapasztalatok összegyűjtése, fotódokumentálása is elengedhetetlen ahhoz, hogy a jelenleg stagnáló vagy prosperáló, esetleg funkcióváltó területek helyzetének vizsgálatából kiindulva azok jövőbeni helyzetének alakulására vonatkozóan megbízható előrejelzések szülessenek.

1.4 Bemenő adatok meghatározása

A vizsgálati munkarészt követően kerülhet sor a rendelkezésre álló adatok, valamint szerzett ismeretek alapján a területi modell bemenő adatsorainak előállítására, a bázisértékek százalékos változásainak meghatározásával, táblázatos formában (Excel) a modell által használt időbeni és területi bontásban, illetve a forgalomvonzó létesítmények esetében, igény szerint térképes formában is.

A havi jelentést összeállította:

Kurucz Tibor (SpeciálTerv Kft.)